Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3807

08. 02. 96

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainder Steenblock, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Elektrifizierung von Schienenstrecken und Vergleich diesel- und elektrisch betriebener Schienenfahrzeuge

In Deutschland sind – im Unterschied beispielsweise zur Schweiz – nur 41 % der Schienenstrecken der Deutschen Bahn AG (DB AG) elektrifiziert. Selbst auf Hauptstrecken verkehren noch dieselbetriebene Lokomotiven, beispielsweise auf den Strecken Hamburg—Lübeck, (München-)Geltendorf—Kempten/Memmingen—Lindau, Zwickau—Hof—Regensburg und (Nürnberg-)Lauf—Schwandorf—Furth im Wald. Immer wieder kommt es im Bereich dieser Strecken zu Beschwerden der Fahrgäste, z. T. wegen der „technischen Rückständigkeit", mit der ihre Stadt in das Bahnnetz integriert ist, z. T. aber auch wegen erheblicher Belästigungen durch Dieselemissionen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Warum sind bis heute selbst wichtige Fernstrecken – auch in den alten Bundesländern – nicht elektrifiziert?

2. a) Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse zu den Immissionsbelastungen der Fahrgäste insbesondere auf längeren Fahrtstrecken (z. B. Hamburg—Lübeck oder München—Lindau) durch Emissionen von Diesellokomotiven vor?

   b) Wenn ja, welche konkreten Erkenntnisse gibt es?

   In welchem Umfang sind gesundheitliche Beeinträchtigungen insbesondere bei Vielfahrern, älteren Personen und Kindern zu befürchten?

   c) Wenn nein, warum wurde diese Problematik bislang nicht untersucht?

3. a) Welche konkreten Planungen existieren für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in Deutschland?

   b) Wann sollen die entsprechenden Maßnahmen konkret erfolgen?

   c) Welcher Finanzbedarf wird für diese Maßnahmen geschätzt?

4. Wie wird sich künftig das Verhältnis von elektrifizierten und nicht-elektrifizierten Schienenstrecken entwickeln?

   Gibt es Verkehrsbereiche, wie z. B. den Nahverkehr, in denen der Einsatz von Dieselfahrzeugen auch langfristig erfolgen soll?

5. a) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung hinsichtlich eines ökologischen Vergleichs von Diesel- und elektrischen Schienenfahrzeugen vor?

   b) Wie hoch ist der Primärenergieverbrauch pro Platzkilometer bei diesel- und elektrisch betriebenen Zügen, möglichst unter vergleichbaren Bedingungen (Nah- und Fernverkehr, Gewicht, Geschwindigkeit usw.)?

   c) Gibt es Bereiche, in denen Dieselfahrzeuge aus ökologischen und ökonomischen Gründen vorzuziehen sind?

   Aus welchen Gründen?

6. a) Wie ist die Bereithaltung eines speziellen Bahnstromnetzes für die Bahn (16⅔ statt 50 Hertz) unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten zu bewerten?

   b) Welche Leistungsverluste treten durch das Bahnstromnetz auf?

   c) Mit welchem Strom werden die Bahnen in den Nachbarländern betrieben?

   d) Wie hoch ist der durchschnittliche Wirkungsgrad im Bahnbereich, und in welchen Bereichen ist dieser Wirkungsgrad in welchem Ausmaß zu erhöhen?

   e) Wie hoch ist der Anteil des Stroms aus Kernkraftwerken im Bahnstromnetz?

   f) Welche Effekte erwartet sich die Bundesregierung von einer möglichen Ausgliederung des Bahnstromnetzes aus der DB AG?

Bonn, den 5. Februar 1996

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Rainder Steenblock
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333